

DE LA

TRAVERSÉE DE LYON

PAR

LE CHEMIN DE FER.



PARIS.

IMPRIMERIE LANGE LEVY ET COMPAGNIE,
Rue du Croissant, 16.

1846.



DE LA

TRAVERSÉE DE LYON

PAR

LE CHEMIN DE FER.

Nous lisions, il y a peu de temps, dans un journal de Paris :

« La population industrielle de Bordeaux attendait » avec une vive anxiété le résultat d'une enquête ouverte » à l'effet de décider si la gare des chemins de fer qui » doivent aboutir à cette grande ville, serait placée à la » *Bastide*, au-delà de la Gironde, ou à la *Paludate*, c'est- » à-dire *au centre même de la cité*. La commission vient » de décider que la gare s'élèverait sur ce dernier point, » et un pont sera construit sur le fleuve pour le passage » du chemin de fer. Cette heureuse solution a été ac- » cueillie avec une grande joie par tous les Bordelais. » Nous ne pouvions, en lisant ces lignes, nous empêcher de remarquer avec peine le contraste frappant entre ce qui se passe aujourd'hui à Bordeaux, et ce qui s'est passé à Lyon au moment où la question des débarcadères était définitivement tranchée en faveur de *Vaise* et de *Perrache*, deux quartiers aussi éloignés que possible du *centre de la cité lyonnaise*.

Il est certain que cette solution n'a pas été accueillie

avec faveur par tous les lyonnais ; car les habitans du quartier des Terreaux, le commerce et la fabrique qui résident au nord et au centre de la ville, ont compris que cette mesure sera pour eux une cause de ruine.

Que deviendront, en effet, les hôtels de la place des Terreaux et des rues environnantes, qui ne vivent aujourd'hui que de la proximité des bateaux à vapeur de la Saône et des grands bureaux des messageries, quand ces messageries n'existeront plus, quand les bateaux à vapeur n'auront plus à faire qu'un service de banlieue, et quand de grands hôtels construits avec tout le luxe et le confortable qu'on donne aujourd'hui à ces sortes d'établissements se seront élevés dans le voisinage du débarcadère pour recevoir les voyageurs à la sortie des wagons ?

Que deviendront aussi les beaux magasins, les cafés, les restaurants et tous les autres lieux de réunion du nord de la ville, encombrés aujourd'hui d'étrangers, quand des établissemens du même genre se seront multipliés sur la place Bellecour ou dans la rue de Bourbon ?

Que deviendront le commerce et la fabrique du quartier des Terreaux, lorsque les négocians et acheteurs étrangers se seront installés dans les hôtels de Perrache, et que les fabricans se verront forcés d'élire domicile dans ce quartier pour être plus à portée de leurs affaires et perdre le moins de temps possible à aller prendre le chemin de fer.

Dans son remarquable mémoire sur la *traversée de Lyon*, M. Bonnardet dit que l'on pourra afficher *ville à louer* sur tous les murs, le jour où l'on ira tout droit

de Paris à Marseille sans s'arrêter à Lyon. — Nous dirons, avec plus de vérité, que si le débarcadère général des chemins de fer est à Perrache, on affichera dans tout le nord de la ville : *Quartier des Terreaux à ven.*

Pour prévenir d'aussi funestes conséquences, faut-il arrêter le chemin de fer à Vaise, comme le demande M. Bonnardet? Mais, Vaise n'est qu'un faubourg de Lyon, et cette commune serait seule appelée à profiter réellement des avantages d'un débarcadère. Faut-il revenir au projet des Brotteaux? Mais la Guillotière n'est elle-même qu'un faubourg de Lyon, et le déplacement de la population de la rive droite à la rive gauche du Rhône, si sensible aujourd'hui, s'effectuerait bien plus rapidement encore. Faut-il, enfin, comme on l'a proposé dernièrement, mettre le débarcadère dans les vieux quartiers de la ville, dont on démolirait toutes les maisons? Mais ce projet a bien des inconvénients. — D'abord, il coûterait immensément; ensuite il couperait la ville en deux par un viaduc aussi élevé que le premier étage des maisons; ce qui produirait le plus mauvais effet sur l'aspect général des quais du Rhône et de la Saône. — Enfin, il rejetterait dans les faubourgs, et surtout à la Guillotière, toute la population du centre de la ville.

Malheureusement, la question n'a été envisagée jusqu'à présent que de quatre manières, toutes à peu près également mauvaises au point de vue de l'intérêt lyonnais. Le conseil municipal, en se prononçant pour la gare de Perrache, s'est trouvé dans la même position que le condamné à mort à qui l'on demande s'il aime mieux périr par le fer, le poison ou la corde. — Naturellement,

il choisira le genre de mort qui le fera moins souffrir. — De même, les Lyonnais ont choisi le débarcadère de Perrache, parce qu'ils le supposent, avec raison, moins nuisible à leurs intérêts que celui des Brotteaux.

Il y a cependant un moyen bien simple d'échapper à cette douloureuse alternative. C'est de demander au gouvernement et à la compagnie de se renfermer dans les termes de la concession, c'est-à-dire d'exécuter tout simplement le *chemin de fer de Paris à Lyon*.

Si l'on s'arrête à Vaise, on n'aura qu'un chemin de fer de *Paris à Vaise*. Si l'on vient à la Guillotière, on n'aura encore qu'un chemin de *Paris à la Guillotière*. Le quartier de Perrache, en raison de son éloignement, n'est pour ainsi dire qu'un faubourg de Lyon; c'est un contre-sens d'y mettre le débarcadère; c'est comme si, à Paris, on plaçait à la barrière Saint-Jacques la gare du chemin du Nord.

Nous demandons que le chemin de fer de *Paris à Lyon*, arrive à Lyon et non pas qu'il s'arrête dans les faubourgs; nous demandons aussi qu'il pénètre dans l'intérieur de la ville et s'arrête aussi près que possible de son centre.

Peu nous importe le moyen que l'on prendra plus tard pour relier le chemin de Paris à celui d'Avignon; il faut d'abord, comme nous l'avons dit, *arriver à Lyon*.

S'est-on inquiété, à Paris, des moyens de souder le chemin du *Havre* à celui de Strasbourg; et le chemin du Nord à celui d'Orléans? Tôt ou tard, on reliera certainement toutes ces lignes par des chemins de ceinture, ou, comme on propose de le faire à Londres, par des chemins traversant Paris dans tous les sens. Mais

avant d'en venir là, on a commencé par mettre *dans Paris* les gares de tous les chemins de fer, et on les a fait pénétrer dans la ville aussi avant que le permettaient la configuration du sol et l'importance des constructions à démolir.

A Lyon, on prend le problème par la queue; on ne songe pas à l'arrivée du chemin de fer mais à la *traversée* de la ville; on va tout droit de Paris à Marseille, et on dit aux Lyonnais de venir prendre le chemin de fer *en passant*, comme s'il s'agissait d'une ville de second ordre et d'une station intermédiaire.

Cependant, il n'y a aucune ville importante en France, desservie par des chemins de fer, qui ne soit elle-même tête de ligne, et qui n'ait sa gare distincte et spéciale, comme le sont toutes les gares de Paris.

Lille, Bordeaux, Strasbourg, etc., auront des gares centrales; celle de Rouen n'est point à cheval sur la ligne de Paris au Havre. La gare d'Orléans est tout-à-fait en dehors des chemins de Tours et de Vierzon. Le débarcadère de Tours forme façade sur une des promenades les plus fréquentées de la ville, à quelques centaines de mètres seulement de la préfecture, et de ce point, comme *foyer*, partent trois lignes parallèles qui ne se divisent qu'à une assez grande distance de la ville, pour aller dans les directions de Paris, Bordeaux et Nantes; si bien, qu'il est impossible d'aller de Paris à Bordeaux ou à Nantes sans s'arrêter à Tours. Rien n'était plus facile et plus simple que d'établir la gare de Tours sur la ligne directe de Paris à Bordeaux; le service et l'exploitation du chemin en auraient été beaucoup moins compliqués; mais les intérêts de la ville de Tours

s'y sont opposés, et on a décidé que les deux chemins de Paris à Nantes et à Bordeaux feraient un grand détour, et viendraient, par des courbes très prononcées, se terminer sur le boulevard de Tours dans un débarcadère général.

Les débarcadères des grandes villes doivent donc être considérés comme des *foyers* ou *têtes de lignes*. En Angleterre, on leur donne un nom latin très significatif, on les appelle *termini*. Quant aux villes de second ordre situées sur le parcours des grandes lignes, on cherche à s'en rapprocher le plus possible, et on dit aux habitants de venir prendre les convois au passage. Les stations intermédiaires d'Etampes, Beaugency, Blois, Amboise, etc., sur les lignes de Paris à Orléans et à Tours, sont toutes dans ce cas; il en est de même des stations de Saint-Chamond, Rive-de-Gier et Givors, sur le chemin de Saint-Etienne à Lyon. Mais, je le répète, cela ne se fait que pour les villes de second ordre. Eh bien! on veut mettre aujourd'hui Lyon, la métropole du midi, dans la même catégorie. En venant chez elle, on n'a en vue que le chemin de Paris à Marseille, et c'est sur la ligne qui contourne Lyon qu'on veut placer le débarcadère.

Qu'aurait-on dit, à Paris, si les ingénieurs, ne songeant qu'aux grandes lignes qui doivent traverser la France dans tous les sens, du Nord au Midi et de l'Est à l'Ouest, avaient placé dans la plaine de Saint-Denis la gare du chemin du Havre à Strasbourg, ou à Charenton celle du chemin de Calais à Marseille?

Ce que personne n'a osé seulement proposer à la ville de Paris peut-il être imposé à la ville de Lyon?

Supposons un instant que cette ville soit la capitale de la France et qu'il faille construire un chemin de fer dans la direction du Nord, certainement il ne viendra à personne l'idée de mettre la gare à Vaise ou à la Guillotière, pas plus qu'on n'a songé à prendre les *Batignolles* ou *Montmartre* pour points de départ des chemins de Paris à Rouen et de Paris à Lille. On n'ira pas non plus, quand il s'agit de se diriger vers le Nord, prendre pour gare l'extrémité méridionale de la ville. On choisira, au contraire, dans l'enceinte même de la ville et au nord, un emplacement convenable aussi rapproché que possible du centre; et si, pour y arriver, on n'a que quelques maisons à démolir ou des tunnels à creuser, on ne s'arrêtera pas un instant devant de pareils obstacles.

C'est pour cela que nous avons l'honneur de proposer à la compagnie du chemin de Paris à Lyon de placer une double gare pour les voyageurs et marchandises sur la place Tholozan et dans les jardins du grand séminaire.

Ceux qui connaissent Lyon diront, qu'à moins d'aboutir à la place des Terreaux elle-même, il est impossible de choisir un emplacement plus convenable que celui de la place Tholozan. De Vaise, on y arrive en tunnel en passant sous la Croix-Rousse. On ne détruit aucune maison. Le chemin de fer étant caché à tous les yeux, les habitans du quai Saint-Clair auront tous les avantages de la proximité d'un chemin de fer sans en avoir les inconvéniens. Les locomotives elles-mêmes pourront se promener dans l'intérieur du débarcadère sans incommoder les voisins de leur bruit

ou de leur fumée. Le débarcadère des voyageurs sur la place Tholozan, occupant toute la superficie de cette place, aura 160 mètres de long sur 25 mètres de largeur moyenne; c'est plus que suffisant pour la circulation la plus active. D'ailleurs, il faut savoir se gêner quand la nécessité l'exige. La compagnie de Paris à Rouen n'a aujourd'hui, dans la gare du chemin de Saint-Germain, qu'une seule voie avec trottoir pour le départ et l'arrivée des voyageurs. Elle aurait certainement trouvé dans la plaine des Batignolles un espace aussi vaste que tous les débarcadères d'Orléans; mais, pour avoir l'avantage de pénétrer dans Paris, elle a préféré se gêner et acheter très cher à la compagnie de Saint-Germain un coin du débarcadère de la rue Saint-Lazare.

Il est vrai qu'aujourd'hui ces deux compagnies achètent des propriétés contiguës à leur gare et font de nouvelles constructions très dispendieuses pour l'élargir. On fera de même à Lyon, si l'on reconnaît, au bout de quelque temps, l'insuffisance du débarcadère de la place Tholozan; on achètera quelques maisons, non pour les démolir, mais seulement pour y changer la disposition des caves et des rez-de-chaussée. Alors on aura, si l'on veut, depuis l'alignement du pont Morand et de la rue Puits-Gaillot jusqu'au grand séminaire, un débarcadère de 300 mètres de long et d'une largeur assez grande pour quatre voies et deux trottoirs.

Le grand séminaire de Lyon a une superficie de 10,000 mètres carrés au moins, sur lesquels on peut construire des magasins à plusieurs étages. Les

wagons circuleront à la profondeur des caves de la *rue des Deux-Angles* et seront déchargés à tous les étages par des grues intérieures de la même manière que le sont les navires dans les docks maritimes. En supposant seulement cinq étages en moyenne aux magasins qui occuperont toute la superficie actuelle du grand séminaire, on aura 50,000 mètres carrés capables de contenir toutes les marchandises à destination de Lyon et des environs.

Les abords des deux débarcadères sont aussi vastes qu'on peut le souhaiter dans l'intérieur d'une ville comme Lyon. On y arrivera par le Pont-Morand, les quais de Retz et Saint-Clair, la rue Puits-Gaillet, la rue des Feuillans, la place Croix-Paquet, la rue des Deux-Angles, etc. Près des stations éloignées, comme le seraient celles de Vaise et de Perrache, il faut toujours un nombre considérable de voitures et omnibus pour transporter les voyageurs dans l'intérieur des villes; et encore il arrive fréquemment, par les temps de pluie surtout, ou quand le nombre des voyageurs est trop grand, que toutes les voitures sont envahies par les premiers qui sortent des wagons du chemin de fer, en sorte que les moins agiles sont forcés d'attendre d'autres voitures ou de faire à pied une lieue dans des rues pleines de boue.

En débarquant sur la place Tholozan, au centre de la ville, les voyageurs ne prendront généralement ni voitures ni omnibus pour gagner leurs domiciles; on n'aura point d'encombrement au départ ou à l'arrivée des convois, et la circulation des rues, quelle que soit son activité, ne fatiguera jamais les habitans paisibles du quartier.

Personne, à Paris, ne s'est plaint d'habiter dans le voisinage des gares de chemins de fer ; il en sera de même à Lyon pour tous les propriétaires du quartier Saint-Clair.

On remarquera que l'entrée du chemin de fer de Paris à Lyon peut se faire dans les mêmes conditions que celle des chemins de fer de Saint-Germain, Versailles et Rouen dans l'intérieur de Paris.

Pour aboutir à la rue Saint-Lazare, on traverse en tunnel les Batignolles et le boulevard extérieur. A Lyon, on traversera en tunnel le plateau de la Croix-Rousse pour venir au grand séminaire et sous la terrasse de la maison Tholozan. Aux Batignolles, sont les ateliers, magasins de charbons, entrepôts de voitures, machines, etc. Dans la plaine de Vaise, à côté de la gare actuelle des bateaux, seront situés les ateliers, entrepôts et magasins pour le matériel du chemin et les marchandises encombrantes. A l'extrémité du tunnel des Batignolles et dans l'enceinte de Paris, sont les gares et débarcadères pour les voyageurs, leurs bagages et les marchandises précieuses. Il en serait de même à Lyon, sur le quai Saint-Clair, où viendraient les voyageurs, et sur l'emplacement du grand séminaire où s'entrepaseraient toutes les marchandises à destination de Lyon. Et, de même qu'à Paris on ne s'est pas inquiété des moyens que l'on prendrait, plus tard, pour aller de la rue Saint-Lazare rejoindre les gares des chemins de Lyon et d'Orléans, nous ne nous préoccuperons point non plus de ce qu'il y aurait à faire pour aller de la place Tholozan retrouver le chemin de Marseille.

Nous avons dit qu'il était du plus grand intérêt pour tous les Lyonnais d'avoir le débarcadère au centre même de leur ville. Les négocians, les fabricans et tous ceux qui voyagent sur les chemins de fer sentent trop le prix du temps pour ne pas le demander. Les propriétaires doivent le désirer plus que tous les autres ; car les maisons les plus riches, les quartiers les plus peuplés sont menacés de prendre, au bout de peu de temps, la physionomie des quartiers les plus déserts. Depuis la création des chemins de fer de Versailles et de Saint-Germain, des terrains immenses, près des rues de Clichy et de la Madeleine, se sont couverts, en peu d'années, de maisons où les loyers sont déjà à des prix exorbitans. Dans une seule année, on a fait la rue du Havre en face du débarcadère, et on y voit des maisons qui ne sont pas encore achevées lorsque leurs rez-de-chaussée sont déjà loués. Il en sera de même, avant peu, aux environs de la gare du chemin du Nord où tous les terrains à bâtir sont hors de prix ; et les craintes que l'on a de voir le mouvement et l'activité de Paris se porter du centre aux extrémités, deviennent plus grandes de jour en jour. Dans dix ans, le mal sera bien plus sensible, et nous ne serions pas étonnés de voir Paris suivre l'exemple de plusieurs grandes villes d'Angleterre, telles que Londres, Birmingham, Leeds, Glasgow, etc., où l'on trouve tant d'inconvéniens à avoir des gares de chemins de fer dans les faubourgs, que toutes les compagnies, ne tenant aucun compte des dépenses qu'elles ont faites pour leurs débarcadères actuels, ni des sommes énormes à sacrifier encore, sont en instance auprès du parlement pour obtenir l'autorisation

de prolonger leurs chemins vers des gares centrales.

Un membre du parlement anglais, M. W. Patten, signalait dans la séance du 19 mars dernier un grand nombre de projets dont les concessions sont sollicitées par des compagnies sérieuses, et qui ont pour but de faire arriver dans la cité tous les chemins de fer qui rayonnent autour de Londres. Pour donner satisfaction à tous ces projets à la fois, il ne s'agirait de rien moins que de démolir 9 à 10,000 maisons et dépenser 375 millions.

Cet exemple seul fait voir combien sont grands pour les villes les inconvénients des gares extrêmes, et il y aurait folie à faire aujourd'hui, à Lyon, des constructions immenses comme on le projette à Vaise et à Perrache, pour revenir ensuite à une autre combinaison reconnue plus tard d'une indispensable nécessité.

Après avoir démontré que la ville de Lyon doit retirer les plus grands avantages d'un débarcadère sur la place Tholozan, nous allons prouver que la compagnie du chemin de Paris n'y est pas moins intéressée.

Tout le monde sait que dans le voisinage immédiat d'une grande ville la circulation est immense. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, nous rappellerons qu'entre Givors et Lyon le parcours des voyageurs sur le chemin de Saint-Etienne rapporte plus à la compagnie que le parcours sur tout le reste de la ligne, y compris Rive-de-Gier, Saint-Chamond et Saint-Etienne. Givors, Grigny, Vernaison et Irigny produisent plus de 400,000 fr. par an.

En remontant les bords de la Saône, depuis Lyon jusqu'à Trévoux et Villefranche, on rencontre une popula-

tion quatre fois plus considérable que celle des bords du Rhône. On dirait, en voyant le pays, qu'on est dans une ville de cinq lieues de long, tant les maisons sont rapprochées. Aussi, les diligences et omnibus se suivent sans interruption pendant toute la journée, et les nombreux bateaux à vapeur qui font le service de la Saône transportent des flots de voyageurs entre Lyon et les ports les plus voisins, tels que Neuville, Trévoux, Villefranche, etc.

Il y a aujourd'hui 8 diligences qui vont de Lyon à Villefranche et 8 qui en reviennent chaque jour; ce qui fait en tout 16 diligences parcourant le trajet des deux villes. Entre Lyon, Trévoux et Ars, il y a également 6 diligences; on compte 8 omnibus sur la route de Neuville, 10 omnibus sur Collonges, 12 omnibus sur Couzon, 8 omnibus sur Saint-Cyr, 8 omnibus sur Saint-Didier; des omnibus à toutes les heures sur Fontaine, à tous les quarts d'heure sur l'île Barbe, et toutes les dix minutes sur Vaise.

Il n'est peut-être pas en France, comme on le voit, même aux environs de la capitale, une route de cinq lieues de long aussi fréquentée que celle-là. La compagnie du chemin de Paris à Lyon a donc le plus grand intérêt à appeler sur sa ligne cette énorme circulation de voyageurs. Il est évident qu'elle n'y parviendra qu'autant que le chemin arrivera au centre même de la ville de Lyon. Si les voyageurs qui veulent aller aux Terreaux sont obligés de quitter les wagons à Vaise ou à Perrache pour s'embarquer de nouveau dans des omnibus, ils auront économie de temps et beaucoup moins d'embarras à prendre des omnibus ou des bateaux à vapeur

qui les transporteront de leur domicile au centre de la ville.

On n'attache pas chez nous assez d'importance aux chemins de banlieue.

Le chemin de Blackwall à Londres qui n'a que six mille mètres de long, et qui pénètre assez avant dans la cité pour faire concurrence aux bateaux à vapeur et aux omnibus, transporte 100,000 personnes par semaine. Celui de Dublin à Kingstown, qui n'a que 9,000 mètres de long, et qui a coûté 8 millions et demi, produit de 18 à 20,000 fr. par semaine et rend 9 p. 0/10 aux actionnaires. Cela tient surtout à ce que la gare de Dublin est située dans l'intérieur de la ville, comme nous voudrions que le fût la gare de Lyon. Enfin, dans un des nombreux prospectus de rail-ways projetés pour l'intérieur de Londres, on évalue la circulation entre le *West-End* et la cité à 125,000 personnes par jour, sur lesquelles on suppose que 30,000 au moins prendront le chemin de fer.

A Paris, les ingénieurs regrettent de ne pas avoir prolongé le chemin de fer du Nord jusqu'au boulevard Bonne-Nouvelle; ce qui eût été possible en dépensant deux ou trois millions de plus. S'ils l'avaient fait, on aurait vu les étrangers et les promeneurs du boulevard, frappés par l'aspect du débarcadère, entraînés par l'occasion et le plaisir de parcourir rapidement une grande distance et certains de pouvoir être de retour à une heure déterminée, envahir par milliers les wagons du chemin de fer pour aller passer quelques heures à la campagne. Ils n'y songeront certainement point aujourd'hui qu'il faut chercher le débarcadère à l'extré-

mité de la rue du faubourg Saint-Denis, et perdre plus de temps à faire cette course qu'à aller jusqu'à Pontoise par le chemin de fer.

Si la compagnie du chemin de Paris à Lyon place son débarcadère sur le quai Saint-Clair, elle pourra remplacer un service de camionage très important pour les marchandises qui circulent aujourd'hui entre le Rhône et la Saône au-dessus de Lyon ; elle aura, de plus, un nombre immense de passagers entre la place Tholozan et le faubourg de Vaise. Une grande partie de la population, qui bien souvent couvre les quais du Rhône, ayant à sa disposition un moyen rapide et économique de promenade à l'île Barbe, à Saint-Rambert et dans la délicieuse vallée de Roche-Cardon, se précipiterait dans les wagons de la compagnie. Beaucoup de négocians qui ont leurs maisons de campagne sur les bords de la Saône et leurs comptoirs dans le quartier Saint-Clair, seraient les premiers à profiter du chemin sur lequel ils feraient plusieurs fois le trajet chaque jour sans fatigue et sans perte de temps.

Il faut remarquer aussi que le tunnel de Vaise à Saint-Clair passe sous la Croix-Rousse, dont les habitans sont obligés de payer très cher les objets de consommation et les matériaux de construction, car les chemins pour y monter sont si longs ou si rapides qu'on n'y a jamais établi de service d'omnibus. Des wagons chargés de charbon, marchandises, vins, pierres et bois de construction, etc., pourraient très bien s'élever jusqu'au niveau de la Croix-Rousse dans les puits qui auront servi au creusement du tunnel, et que l'on disposerait de la même manière que les écluses sèches du chemin de fer

des mines de Decize au canal du Nivernais. On pourrait aussi, par un procédé analogue à celui employé au *Colosseum* de Londres, transporter verticalement la plus grande partie des 20,000 personnes qui montent ou descendent tous les jours de Lyon à la Croix-Rousse, et qui sont obligées, faute de voitures, de gravir à pied des rampes extrêmement pénibles et dangereuses.

En établissant au fond du tunnel une petite rigole d'écoulement, et au sommet de la montagne un réservoir plein d'eau que l'on alimenterait au moyen d'une petite machine à vapeur, cette eau servirait de contrepoids pour faire monter tous les fardeaux depuis le fond du tunnel jusqu'au niveau de la Croix-Rousse. On aurait là une machine à balances semblable à celles employées avec le plus grand avantage dans toutes les mines pourvues de galeries d'écoulement.

Une seule machine à vapeur de la force de 10 chevaux élèverait assez d'eau pour soulever par son propre poids 600 tonnes de marchandises chaque jour jusqu'au sommet de la Croix-Rousse. Quand on pense qu'aujourd'hui il en coûte au moins trois francs par tonne pour les transports en voiture de Lyon à la Croix-Rousse, on appréciera facilement toute l'économie qui devrait résulter du mode d'ascension que nous proposons.

Il est donc du plus grand intérêt pour la compagnie d'adopter notre projet, et la ville de Lyon doit l'appuyer également de sa haute influence. Il nous reste maintenant à indiquer les moyens de le réaliser sans accroître les charges de la compagnie, et en demeurant dans les termes des engagements qu'elle a contractés par l'acte même de sa concession.

Nous avons dit que la ville de Lyon, le conseil général, la commission d'enquête et tous les corps constitués qui se sont prononcés, presque à l'unanimité, en faveur du débarcadère de Perrache, n'avaient pris cette détermination que dans le but de mettre sur le territoire même de la ville de Lyon, le point d'arrivée du chemin de fer. En plaçant le débarcadère sur la place Tholozan, les intérêts de la ville sont complètement satisfaits; le conseil municipal et l'administration supérieure laisseront certainement la compagnie agir comme elle l'entendra, pour relier son chemin à celui d'Avignon; et rien ne s'opposera à ce que la jonction des deux chemins se fasse plus tard par le tracé des Brotteaux, comme le demande la compagnie.

Cependant, le chemin de fer de Saint-Étienne, qui arrive à Perrache, voudra peut-être se relier à celui de Paris. D'un autre côté, il y a probablement assez d'intérêts privés engagés dans la question de Perrache, pour qu'il soit difficile d'y renoncer. Nous allons démontrer que la compagnie peut très bien exécuter tous les travaux exigés par son acte de concession, et de plus, établir son débarcadère sur la place Tholozan, sans accroître les charges qu'elle a déjà acceptées.

Il est évident que, si le chemin est à grande section et s'il est disposé pour des passages fréquents de convois de voyageurs, il faudra, entre Vaise et Perrache, suivre scrupuleusement le tracé des ingénieurs des ponts et chaussées, qui n'admettent point de passage à niveau et qui coupent les routes, les quais et la presque île Perrache par des viaducs de six mètres environ au dessus du sol. Il y aura des travaux d'art dispendieux et diffi-

eiles pour établir les stations de marchandises et de voyageurs à une pareille élévation. Aussi les ingénieurs évaluent-ils à 45 millions environ la dépense de la traversée de Lyon, depuis le ruisseau de Rohecardon jusqu'à la Guillotière; et encore n'ont-ils pas calculé comment le chemin se reliait à celui de Saint-Étienne, et à quelle hauteur ils obligeraient le chemin d'Avignon de se tenir sur la rive gauche du Rhône.

D'un autre côté, il est impossible qu'un chemin aussi important puisse passer au niveau des rues ou des quais en raison des dangers auxquels on exposerait sans cesse les voyageurs et les habitants d'une grande ville comme Lyon. Si l'administration autorisait semblable mesure, elle n'aurait plus raison de s'opposer à ce que la jonction des deux chemins de Paris et Avignon se fit le long du Rhône, au niveau des quais, à partir de la place Tholozan; ce qui serait infiniment plus simple et plus rationnel.

Mais ce qui est impossible pour un chemin affecté aux transports à grande vitesse des voyageurs, ne l'est plus pour un chemin exclusivement réservé aux marchandises, sur lequel les wagons circulent paisiblement comme des voitures sur une route de terre. Un chemin semblable n'a besoin que d'un tunnel à simple voie pour traverser la montagne de Fourvières. Les ingénieurs, avons-nous dit, font monter à 45 millions la dépense de la traversée de Vaise à la Guillotière; il n'en coûtera pas davantage pour mettre le débarcadère général sur la place Tholozan, et faire un chemin de ceinture, à simple voie,

avec gares d'évitement, et passages à niveau, depuis Vaise jusqu'au chemin d'Avignon.

Il est à remarquer que la décision ministérielle sur la traversée de Lyon, ne détermine point l'importance des débarcadères de Vaise et de Perrache; elle ne dit pas non plus à quelle hauteur on franchira les rivières et de quelles dimensions sera le souterrain de Sainte-Irénée. Par conséquent, la compagnie restera dans les termes de son engagement, en se bornant à l'exécution des travaux que nous venons d'indiquer. Elle ne fera, au reste, en cette circonstance, que suivre l'exemple de la compagnie du chemin de fer de Liverpool à Manchester, qui a ouvert deux longs tunnels sous les rues et les maisons de Liverpool; l'un à grande section pour les voyageurs, et l'autre à petite section pour les marchandises. Le premier débouche sur une grande place au milieu de la ville, près de la Bourse, de la Banque, de l'Hôtel-de-Ville, etc.; le second arrive sur le port et dans les docks où s'entreposent les balles de coton.

On a dit que nous avions tort de nous préoccuper d'avance de l'emplacement des débarcadères de Lyon, qu'il fallait laisser finir le chemin depuis Paris jusqu'à Vaise; qu'ensuite on étudierait de nouveau la question et qu'on trouverait certainement alors le moyen de la résoudre d'une manière satisfaisante.

La compagnie ne peut raisonner ainsi sans compromettre ses plus chers intérêts. D'abord, il n'est nullement prouvé qu'on puisse rester plusieurs années consécutives sans entamer le tunnel de Sainte-Irénée. On connaît le désir du conseil d'administration de la compagnie de revenir sur la décision ministérielle, et d'é-

tablir son débarcadère général aux Brotteaux. La ville de Lyon, qui ne veut à aucun prix de ce débarcadère, saura bien exiger de l'administration supérieure, et par suite de la compagnie, l'exécution des engagemens contractés. Plus la compagnie mettra de retard et de répugnance à se prononcer, plus ses intentions seront mal interprétées et plus il lui sera difficile de revenir sur les décisions prises.

Ensuite, comme il semble arrêté, pour la plupart des Lyonnais, que le débarcadère général sera à Perrache, des constructions importantes peuvent s'élever en prévision des développemens énormes que prendra le quartier. On parle déjà d'y établir de grands hôtels, et les terrains à bâtir prennent tous les jours une plus grande valeur. Tout retard que la compagnie mettra à prendre un parti, ne fera qu'accroître l'importance des intérêts engagés dans la question de Perrache, et chaque jour il deviendra plus difficile de faire adopter un autre projet.

Nous finirons par une dernière considération :

Le chemin de fer du centre ne tardera pas à prolonger son chemin sur Roanne et Lyon. Or, que la compagnie concessionnaire prenne les devans sur celle de la Bourgogne, et construise son débarcadère sur la place Tholozan, elle aura les neuf dixièmes des voyageurs de Paris à Lyon; car il est prouvé que la proximité d'un débarcadère influe beaucoup sur le choix que font les voyageurs entre deux lignes de chemins de fer. Par exemple, des deux chemins de Paris à Versailles, l'un a son débarcadère près de la Madeleine, presque à côté des quartiers les plus vivans de la ville de Paris; l'autre, au contraire, part de la barrière du Maine, près des